Liikenne- ja viestintävirasto
Transport- och kommunikationsverket

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Päiväys/Datum
20.5.2022
Dnro/Dnr
TRAFICOM/213178/03.03.01/2022
Viite/Referens
HE 70/2022 vp

Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin vastaukset eduskunnalle 18.5. kuulemisessa esitettyihin kysymyksiin hallituksen esityksestä ajokorttilain muuttamiseksi

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt toimittamaan sähköpostitse vastauksia 18.5. järjestetyssä kuulemistilaisuudessa esitettyihin kysymyksiin.

Edustaja Soinikoski kysyi korrelaatiota ajokokemuksen ja iän välillä onnettomuustilastoissa sekä liikenneturvallisuustilannetta muissa ikäryhmissä. Sekä iällä että ajokokemuksella on vaikutusta kuljettajan onnettomuusriskiin. Onnettomuusriski laskee sekä iän että kokemuksen myötä, kunnes kaikkein iäkkäimmillä kuljettajilla onnettomuusriski kasvaa. Liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten määrä on pysynyt suunnilleen ennallaan viimeiset 5 vuotta kaikissa ikäryhmissä, vaikka vuosien välillä onkin vaihtelua. Poliisin tietoon tulleet loukkaantumiset ovat vähentyneet kaikilla ikäryhmillä. Myös 17-vuotiaiden loukkaantumiset tieliikenteessä vähenivät vuosina 2019-2021. Loukkaantumisista vähenivät mopoilijoiden, moottoripyöräilijöiden ja henkilöauton matkustajien loukkaantumiset. Syynä tähän lienee ainakin osittain 17-vuotiaiden siirtyminen henkilöauton kuljettajaksi. Nuorilla ei ole havaittavissa muusta väestöstä poikkeavaa liikenneturvallisuuskehitystä.[1] Yleisesti alle 20-vuotiaiden henkilöauto- ja pakettiautonkuljettajien liikennevahingot ovat vähentyneet, ja nousu 17-vuotiaiden onnettomuusmäärissä selittyy osin kasvaneella ajokorttien määrällä.[2]

Edustaja Pitko kysyi henkilömäärien muutoksesta, jos ikäpoikkeuslupa poistetaan, mutta poliisin resursseja joudutaan sen vuoksi lisäämään. Liikenne- ja viestintäviraston ikäpoikkeuslupakäsittelijöiden resursseja käytetään tällä hetkellä ikäpoikkeuslupien tarveharkintaiseen myöntämiseen. Tarveharkintaan ei liity turvallisuusharkintaa ja tosiasiassa turvallisuusharkinta olisi lupaharkinnassa erittäin hankala toteuttaa tehokkaasti. Tällä hetkellä ikäpoikkeuslupien käsittelyyn on sidottu siis merkittävä määrä ihmisiä ilman, että tällä olisi käytännössä turvallisuusvaikutuksia. Mikäli poliisi lisäisi saman henkilömäärän tieliikenteen valvontaan ja ajokieltojen käsittelyyn, olisi tällä resurssien lisäyksellä olemassa liikenneturvallisuusvaikutuksia.

Keskusteluissa tuli esiin myös paluu aikaisempaan lupamenettelyyn, minkä aikana tarveharkinta oli huomattavasti tiukempaa ja lupia myönnettiin käytännössä vain muutamia vuodessa. Tällä olisi merkittäviä vaikutuksia nuorten liikkumismahdollisuuksiin ja vaatisi koko esityksen uudelleen arviointia.

[1] https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/tieliikenteen-kuolleet-ja-loukkaantuneet-ikaryhmittain

[2] https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/uusien-henkiloautonkuljettajien-liikenneturvallisuus

Edustajat kysyivät ajoharjoitteluradan kustannuksista ja 80 kilometrin rajan valvonnasta. Hallituksen esityksessä on arvioitu ajoharjoitteluradalla suoritettavan koulutuksen lisäkustannukseksi noin 200 euroa. Tämä arvio sisältää myös yhden riskientunnistamiskoulutukseen lisättävän ajotunnin. Lisäajotunti simulaattorilla maksaa tällä hetkellä noin 50€, jonka voitaisiin arvioida olevan lisätunnista tuleva kustannus, mikäli harjoittelu suoritettaisiin simulaattorilla ajoharjoitteluradan sijaan. Virastolla ei tässä vaiheessa ole mahdollista arvioida kuitenkaan sitä, mihin ajoharjoitteluratojen käyttömaksut tulisivat tulevaisuudessa asettumaan.

Ajoharjoitteluratojen valvonta tulee olemaan virastolle haastava kokonaisuus. Vaikka ajoharjoitteluratoopetusta on ollut aiemminkin, on niinä aikoina autokouluilla ollut velvollisuus pitää viraston hyväksymää opetustilaa, josta etäisyys radalle on voitu laskea ja siten etäisyyden valvonta on ollut mahdollista. Vuonna 2011 luovuttiin autokoululuvan paikkakuntakohtaisuudesta ja lupa on nykyisin voimassa koko Manner-Suomen alueella. Lisäksi Suomessa ajo-opetuksen digitalisaatio on ollut aikaansa edellä, ja sen vuoksi 2018 lakiuudistuksessa luovuttiin autokoulujen pakollisista opetustiloista. Tämä on mahdollistanut valtakunnallisten autokoulujen yleistymisen, joilla virallinen toimipiste on yhdessä kaupungissa, mutta opetusta annetaan ympäri Suomen.

Esityksessä on ehdotettu, että liukkaalla ajamisen harjoittelu tulisi toteuttaa ajoharjoitteluradalla silloin, kun rata sijaitsee enintään 80 kilometrin päässä sen kaupungin tai kunnan keskustasta, jossa ajokorttia suorittava pääsääntöisesti saa riskientunnistamiskoulutuksen ajo-opetusta. Virastolla ei siis ole tosiasiallisia mahdollisuuksia tietää sitä, missä autokoulut antavat ajo-opetusta asiakkaalle.

Edustaja Laakso kysyi perusteita sille, miksi arkiyöt on tuotu rajoituksiin mukaan tai miksi perheen jäsenien kuljettamista on myös rajoitettu. Viimeisinä vuosina neljännes henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista on tapahtunut ehdotuksessa rajoitettuna aikana. Tästä osasta neljännes on tapahtunut maanantain ja torstain välisinä öinä. Reilussa neljänneksessä nuorten onnettomuuksista mukana on ollut mukana enemmän kuin yksi matkustaja.

Valiokuntaneuvos pyysi toimittamaan ajokortinhaltijoiden määrät ja muutokset kirjallisena valiokunnalle. Alla olevasta taulukosta nähdään, minkä ikäisiä B-luokan ajokortin haltijoita on vuoden ensimmäisenä päivänä liikenteessä. Tilasto ei kuitenkaan kerro, minkä ikäisenä B-luokan ajokortti on saatu. Taulukosta on huomattavissa, että kokonaisuudessaan ajokortin haltijoiden määrä 19-vuotiaana on vähentynyt, vaikka ajokortti hankitaan usein aiemmin.

Voimassa olevat henkilöautokortit	1.1.2018	1.1.2019	1.1.2020	1.1.2021	1.1.2022
17-vuotiaat	9	671	6596	10672	12157
18-vuotiaat	35901	33102	32248	33477	33739
19-vuotiaat	44583	44327	42298	41385	41565

Alla olevassa taulukossa on puolestaan esitetty vuosittain eri ikäisille toimitetut henkilöauton ajokortit. Tilastosta on poistettu mahdolliset ajokorttien uudelleen tilaukset. Alla oleva taulukko siis kertoo, minkä ikäisenä B-luokan ajokortti on ensimmäisen kerran myönnetty. Tilasto kertoo yllä olevaa tilastoa paremmin sen, kuinka moni on kyseiden vuoden aikana saanut B-luokan ajo-oikeuden tietyn ikäisenä.

Toimitetut ajokortit ikäluokittain	2018	2019	2020	2021	2022
17-vuotiaille toimitetut henkilöautokortit	746	9409	14316	15158	4901
18-vuotiaille toimitetut henkilöautokortit	40589	36925	31032	25756	6589
19-vuotiaille toimitetut henkilöautokortit	4527	4928	5661	5092	1050

Marjo Immonen
Erityisasiantuntija